

MINISTÈRE DU TRAVAIL

Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi Grand Est

Pôle travail

Unité Départementale du Bas-Rhin

Inspection du travail

Unité de contrôle n°4 67 Strasbourg Bas-Rhin

Section 2 [redacted]

Téléphone : 03.88.75.86.19
Télécopie : 03.88.75.87.17



Services renseignements en droit du travail

0 806 000 126 Service gratuit + prix appel

SNCF MOBILITES ETABLISSEMENT TER RHENAN

20 Place de la Gare, quai n°1
67000 STRASBOURG
A l'attention de M. Le Directeur d'Etablissement

Réf. :
N° Dossier d'affaire : **2019-1024427**
Copie CSE

STRASBOURG, le 21 octobre 2019

Objet : Suite au droit d'alerte pour danger grave et imminent du 18/10/2019

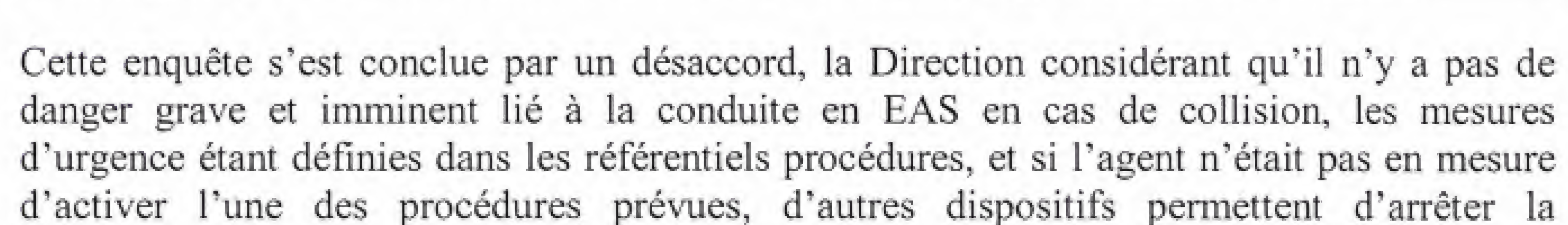
Monsieur le Directeur,

Le 16 octobre 2019, un train TER est entré en collision avec un véhicule convoi exceptionnel au passage à niveau de Saint-Pierre-sur-Vence.

Le conducteur était seul à bord, tel que cela se pratique sur les Equipements Agent Seul (EAS).

A la suite de cet accident, Madame Louise FEVE, élu CSE TER Grand Est a déposé le 18 octobre 2019, un droit d'alerte pour Danger Grave et Imminent (DGI) sur le périmètre de l'ESV TER Rhénan, l'accident susmentionné révélant, selon les termes du droit d'alerte, un problème de sécurité lié à la circulation en EAS en cas de collision avec un obstacle présent sur les voies.

Le jour même, une enquête conjointe a été réalisée, en présence de Monsieur Nicolas [redacted]



Cette enquête s'est conclue par un désaccord, la Direction considérant qu'il n'y a pas de danger grave et imminent lié à la conduite en EAS en cas de collision, les mesures d'urgence étant définies dans les référentiels procédures, et si l'agent n'était pas en mesure d'activer l'une des procédures prévues, d'autres dispositifs permettent d'arrêter la circulation, à savoir :

- Régulation / Gare encadrante
- Tiers client (via le 3117 par exemple)
- Témoins
- Force de l'ordre
- Services de secours

Par ailleurs, la Direction précise que la conception du matériel est prévue pour que les cabines de conduites soient préservées en cas de choc lourd.

A la suite du constat de désaccord, une réunion de la CSSCT a été convoquée à 15h00 dans les locaux du siège de l'ESV TER RHENAN, en présence de Monsieur Nicolas [redacted]

Cette réunion a confirmé le constat de désaccord entre les parties.

Au cours de cette dernière, il ne vous a pas été possible de m'expliquer avec précision comment ont été évalués les risques liées à une collision dans la situation d'un agent seul à bord, ni les mesures de préventions spécifiques à cette situation.

Les documents suivants m'ont été transmis :

- L'Article F 44.01 du TT00516 portant sur la procédure de couverture d'obstacle ;
- Le rapport de la démarche prévention des risques psycho-sociaux, projet AEC (accompagnement par équipe de contrôle) Nord Alsace, établi par Terence BOUR, psychologue du travail en mai 2015 ;
- Le plan de prévention AEC
- Le suivi d'avancement du plan de prévention AEC
- Le livret AEC
- Le référentiel d'établissement TER RHENAN sur le projet de l'accompagnement par équipe de contrôle (AEC) sur zone périurbaine de Strasbourg, du 19 octobre 2015 ;
- Document unique d'évaluation des risques pour la Traction

Lors de la réunion de la CSSCT du 18 octobre 2019, vous avez rappelé que la sécurité ferroviaire est définie par un ensemble de textes consultables sur le site de l'Etablissement Publique de Sécurité Ferroviaire et précisé que les conditions de sécurité sont garanties par des référentiels procédures tel que le TT00516, et que ces procédure sont maîtrisées par les conducteurs.

Je vous rappelle que, outre le cadre définissant la sécurité ferroviaire, il convient de procéder à l'évaluation des risques lié au travail d'un agent de conduite seul à bord au regard des dispositions du code du travail, et notamment des articles L4121-1 et suivants.

Afin d'apprécier l'évaluation des risques liés aux situations d'agent de conduite seul à bord, la consultation des documents relatifs à la mise en place de cette organisation s'avère utile.

La circulation en EAS en Alsace s'est mise en place en 2015.

Le rapport de la démarche prévention des risques psycho-sociaux, projet AEC Nord Alsace de mai 2015, établi par Terence BOUR, psychologue du travail, répondait à la commande de l'UO traction de Strasbourg afin de prévenir les risques psychosociaux (RPS) liés à la généralisation de l'Accompagnement en Equipe de Contrôle (AEC), consistant à remplacer la présence systématique d'un contrôleur sur chaque train par un système d'équipes volantes de contrôleurs, ayant pour conséquence d'amener les conducteurs à travailler seuls à bord des trains.

Le rapport conclut que l'AEC augmente la crainte des conducteurs d'avoir à gérer un accident sur le train (cf tableau p.25 du rapport).

Le rapport mentionne les difficultés liées à la simultanéité des tâches impactant la sécurité.

« Ces nouvelles tâches sont d'autant plus difficiles à vivre lors d'incidents. A ce moment-là, les missions du conducteur se mêlent avec les missions commerciales : il faut à la fois gérer les voyageurs et réaliser les tâches de dépannage ou de protection d'obstacle. »

La crainte de l'accident s'exprime ainsi p. 26 :

« Les agents sont nombreux à expliquer que rouler en AEC ne pose pas de problème en situation normale, mais que lors d'un incident, le stress ressenti est plus intense que lors d'un incident sans AEC. Cela a des effets sur les situations normales. En effet, rouler en AEC génère une anxiété d'anticipation non négligeable. »

Les agents de conduite ont exprimé dès 2015 la crainte de devoir gérer seul, simultanément, la sécurité ferroviaire et les voyageurs en cas d'incident.

Cette crainte, inhérente à une charge psychologique importante liée à la nécessité d'appliquer les procédure de mise en sécurité tout en répondant aux besoins de prise en charge des voyageurs est donc connue de la Direction depuis mai 2015.

Compte tenu de l'ensemble des interrogations soulevées par les agents, un document intitulé *« Accompagnement par équipe de contrôle : Guide Pratique à destination des ADC »* a été élaboré par l'encadrement de l'UO Traction Rhénan.

Ce guide répond aux questions que pourraient se poser un ADC.

La 5ème question relative à la sécurité est :

« Que fait l'entreprise pour remédier à l'accroissement de l'isolement du conducteur ? »
La réponse est la suivante :
*« **Même si l'ADC est amené à travailler seul, il n'est pas considéré par l'entreprise comme un travailleur isolé**. A ce jour, il n'y a pas de découpage particulier entre conduite classique et/ou EAS dans le document unique. Un local de battement voie 1 à SG est en cours de mise en place pour créer pour les agents un lieu d'échange »*

Pour rappel, le travail isolé, se définit comme la réalisation d'une tâche par une personne seule, dans un environnement de travail où elle ne peut être vue ou entendue directement par d'autres et au cours duquel le salarié est exposé à un risque professionnel.

En conséquence, l'analyse de l'entreprise considérant que l'Agent de Conduite roulant en AEC n'est pas un travailleur isolé est en contradiction avec la définition susmentionnée..

Par ailleurs, si en dehors de tout incident, l'agent de conduite est en capacité technique de communiquer avec son entreprise, la survenue d'un accident peut endommager les systèmes de communication et/ou le choc d'un accident peut altérer les capacités de réaction psychologique ou physique de l'agent.

Ces évènements, bien qu'exceptionnels ne sont pas improbables, et à ce titre ils doivent être anticipées en terme d'évaluation des risques professionnels. Or, en ignorant ce risque, il n'a pas pu être évalué et en conséquence, les mesures de préventions n'ont pu être prises.

D'après l'INRS, *« Travailler seul multiplie les contraintes de travail et augmente la difficulté de secourir lorsqu'un incident ou un accident survient. Il est nécessaire*

d'identifier les situations de travail isolé et d'évaluer les risques auxquels les salariés concernés peuvent être exposés »
http://www.inrs.fr/risques/travail-isole/ce-qu-il-faut-retenir.html
Sauf erreur de ma part, le Document Unique d'Evaluation des Risques (DUER) ne fait pas état d'une analyse des risques liés au travail d'un conducteur amené à intervenir seul suite à une collision ou à un quelconque accident.
Je n'ai d'ailleurs pas trouvé dans le DUER de mention du risque lié à la collision d'objet ; seuls les accidents de personnes figurent dans le document.

Le référentiel d'établissement TER RHENAN sur le projet de déploiement de l'accompagnement par équipe de contrôle (AEC) sur zone périurbaine de Strasbourg mentionne que la couverture d'obstacle (situation rencontrée lorsqu'un obstacle est présent sur la voie de circulation) serait améliorée :
« ces cas seront moins fréquents car la radio GSMR permet d'arrêter les trains par alerte radio et d'entrer rapidement en contact avec l'AC et le régulateur afin d'obtenir l'arrêt des trains ».

Cependant cette analyse ne tiens pas compte de la situation relative à une collision et des conséquences de celles-ci sur les capacités tant physiques que cognitives du conducteur ayant subi l'accident et notamment en cas de perte de connaissance ou de décès.

Dans le cas où, suite à un accident, le conducteur n'est pas en mesure d'effectuer ses tâches de sécurisation, tant au niveau des voies et du trafic ferroviaire que des voyageurs transportés, cela génère un risque sérieux pour les autres personnes circulant dans les trains, sur les mêmes voies ou celle venant à contre-sens.

Dans l'attente de tout élément complémentaire que vous jugerez utile, la lecture de l'ensemble des documents que vous m'avez transmis à l'issue de la réunion de la CSSCT du 18 octobre 2019 ne me permet pas de conclure que l'ensemble des risques liés à la conduite d'Equipement Agent Seul ait été évalué conformément aux dispositions du code du travail.

J'attire également votre attention sur le fait qu'à l'occasion d'un précédent Droit d'alerte pour danger grave et imminent portant sur la Vérification Avant Expédition j'avais également relevé le défaut d'évaluation des risques liés au travail isolé des conducteurs (cf. mon courrier en date du 23 septembre 2019 ref. 2019-0726915-3).

A cette occasion, je vous rappelais votre responsabilité pénale dans le cas où un incident grave viendrait à se produire et qu'une des causes s'avérait être l'absence de mesures appropriées de prévention des risques.

Aussi je préconise que vous suspendiez la conduite des trains par un agent seul à bord jusqu'à ce que les risques liés au travail isolé des conducteur soit correctement considérés dans le document unique d'évaluation des risque, ce en concertation avec le CSE, et que les mesures de préventions qui en découlent soient prises dans le respect des principes généraux définis à l'article L4121-2 du code du travail.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

L'Inspectrice du Travail,

[redacted]

Des données personnelles, utiles à l'accomplissement des missions de l'inspection du travail, sont enregistrées dans le traitement WIKI'T. Ce traitement est nécessaire à l'exécution des missions d'intérêt public qui nous sont confiées. Les agents du système d'inspection du travail, les inspecteurs du travail de l'agence de sureté nucléaire et les agents habilités de la direction générale du travail ou du ministère de l'agriculture peuvent y avoir accès. Les données pourront être transmises à des tiers lorsque l'exercice des missions ou des obligations légales le prévoient.

Dès lors que les données personnelles citées dans ce courrier vous concernent directement conformément aux dispositions relatives au règlement européen sur la protection des données personnelles (RGPD), vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, de limitation et d'opposition. Vous pouvez exercer ces droits, en vous adressant au responsable de traitement à l'adresse suivante : dgt.dascl@travail.gouv.fr. Pour en savoir plus : https://travail-emploi.gouv.fr/ministere/article/donnees-personnelles-et-cookies.